Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

484

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking over *het rapport «Dirty Diesel – How Swiss Traders Flood Africa with Toxic Fuels»* (ingezonden 20 september 2016).

Antwoord van Minister **Ploumen** (Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking), mede namens de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 15 november 2016)

Vraag 1
Bent u bekend met het rapport Dirty Diesel van Public Eye waaruit blijkt dat diesel en benzine op zodanige wijze gemengd worden dat deze net voldoen aan de milieu en gezondheidseisen van (veelal) West-Afrikaanse landen, terwijl dit ernstige luchtvervuiling tot gevolg heeft in deze landen en grote gezondheidsrisico's voor de lokale bevolking met zich meebrengt?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2, 3 en 4
Acht u het wenselijk dat de olieinfrastructuur in de havenregio's van Amsterdam en Rotterdam (samen met Antwerpen) een centrale rol speelt in het mengen (blending) en de handel (trading) van deze brandstoffen van lage kwaliteit?
Bent u het eens met de conclusie van het rapport dat overheden van uitvoerhavens van deze voor de gezondheid zeer schadelijke brandstoffen deze handel aan banden zouden moeten leggen? Zo nee, waarom niet?
Bent u bereid het aandeel van de Nederlandse infrastructuur in deze activiteiten verder te onderzoeken? Bent u bereid op basis van aanvullend onderzoek zo nodig met wet- er regelgeving te komen die het onmogelijk maakt dat deze infrastructuur nog gebruikt wordt om brandstoffen te produceren en verhandelen die ernstige gezondheidsschade toebrengen in de landen waar ze uiteindelijk terecht komen?

[1] https://www.publiceye.ch/fileadmin/files/documents/Rohstoffe/DirtyDiesel/PublicEye2016_DirtyDiesel_A-Public-Eye-Investigation.pdf

ah-tk-20162017-484
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Antwoord 2, 3 en 4
De havens van Amsterdam en Rotterdam en de bedrijven die daar gevestigd zijn, spelen een belangrijke rol in de wereldwijde handel in olieproducten. Nederland behoort al decennia tot de grootste importeurs en exporteurs van olieproducten. De bedrijven (raffinaderijen, tankopslagbedrijven, handelaren) die in deze markt actief zijn, spelen een belangrijke rol in de Nederlandse economie en bieden werkgelegenheid aan duizenden mensen. Nederland exporteerde in 2015 112 miljoen ton olie. Hiervan was 85 miljoen ton uitvoer (dus productie door raffinaderijen en petrochemie en menging door groothandelaren) en 27 miljoen ton doorvoer. Van de 112 miljoen ton geëxporteerde olie ging 12 procent (13 miljoen ton) naar Afrikaanse landen.
Het kabinet verwacht van Nederlandse bedrijven die internationaal ondernemen dat zij de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen en de *UN Guiding Principles on Business and Human Rights* (UNGP's) naleven.
De rijksoverheid zal deze casus inbrengen in het werkprogramma zeehavens, dat is gesloten tussen de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, havenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven. Hierbij zal aangesloten worden bij een lopende actie die ingaat op de rol die zeehavenbeheerders kunnen spelen met betrekking tot ketenverantwoordelijkheid rondom ladingstromen. Hierbij moet bedacht worden dat havenbeheerders geen eigenaar zijn van lading. Dit legt beperkingen op aan het handelingsperspectief van havenbeheerders. Wel kunnen havenbeheerders bijvoorbeeld agenderen, faciliteren, partijen bij elkaar brengen en een bemiddelende rol spelen.
Het kabinet heeft met de olie- en gassector al in een eerder stadium gesproken over maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en een vrijwillig IMVO-convenant. Daarvoor bleek bij de sector weinig draagvlak. De sector is van mening dat de OESO-richtlijnen al voldoende geïnternaliseerd zijn. Er zijn echter ook andere signalen, zoals onder andere verwoord in het rapport «Dirty Diesel». Daarom heeft het kabinet het Nationaal Contactpunt voor de OESO-richtlijnen (NCP) verzocht onderzoek te doen naar de mate waarin de Nederlandse olie- en gassector de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen implementeert. Deze onderhavige thematiek zal worden betrokken bij het onderzoek van het NCP. Dit onderzoek dient als basis voor verdere gesprekken met bedrijven uit de sector en is naar verwachting voorjaar 2017 afgerond.
Staten hebben volgens de UNGP's de plicht de rechten van hun burgers, inclusief het recht op gezondheid, te beschermen. Het kabinet vindt het daarom belangrijk om andere landen zelf te stimuleren goede wet- en regelgeving aan te nemen. Dit voorkomt dat de bereiding van deze brandstoffen anders eenvoudigweg zal verschuiven van Nederland en Europa naar andere landen, wat geen oplossing biedt voor deze internationale problematiek. Bovendien vergroot een mondiale aanpak de bewustwording in alle delen van de wereld die lage brandstofnormen hanteren; niet alleen in Afrika, maar ook in Azië en Latijns-Amerika blijven de brandstofnormen flink achter. In dit verband is het kabinet verheugd dat de Ghanese overheid bekend heeft gemaakt per 1 januari 2017 alleen nog brandstof met maximaal 50 ppm zwavel te willen importeren.
De Nederlandse hulp met betrekking tot deze thematiek wordt voornamelijk geboden via het VN Milieuprogramma (UNEP). De gezamenlijke aanpak is in deze casus belangrijk, omdat verschillende West-Afrikaanse landen dezelfde tanker delen (de tanker voor Nigeria voorziet bijvoorbeeld ook Benin en Togo). Idealiter voeren deze landen een geharmoniseerde standaard in. Daar wordt nu hard aan gewerkt. Een aantal staten uit de Economische Gemeenschap van West-Afrikaanse Staten (ECOWAS) heeft al aangegeven zich hier hard voor te willen maken (Ghana, Togo, Mali). UNEP zal op korte termijn met de Nigeriaanse Minister van milieu, Amina Mohamed, een ministeriële bijeenkomst organiseren voor West-Afrikaanse landen waar mogelijk een gezamenlijke standaard kan worden afgesproken.
Nederland financiert UNEP jaarlijks met een ongeoormerkte bijdrage van EUR 5 miljoen. Nederland is daarnaast een van de oprichters van het *Partnership for Clean Fuels and Vehicles*, waarvan UNEP ook het secretariaat voert. Dit partnerschap was opgericht om lood in benzine uit te faseren en zet zich nu ook in om zwavel in diesel uit te bannen in combinatie met emissie-eisen aan voertuigen.

Nederland is tevens lid van de *Climate and Clean Air Coalition* (CCAC), die zich richt op het opschalen van maatregelen gericht op de reductie van uitstoot van luchtvervuilende stoffen met een kortdurend klimaateffect, zoals roet. De CCAC is een samenwerkingsverband van meer dan honderd overheden, internationale organisaties, ngo's en het bedrijfsleven. Het secretariaat is ondergebracht bij UNEP. Een van de programma's binnen de CCAC is erop gericht om, met name in ontwikkelingslanden, de kwaliteit van diesel voor zware transportvoertuigen te verbeteren om roetuitstoot te beperken. De CCAC bouwt daarbij voort op de hierboven genoemde activiteiten van UNEP. Nederland steunt de CCAC zowel financieel (EUR 100.000 in 2015) als specifiek op dit onderwerp door het uitwisselen van kennis en ervaring.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Van Veldhoven (D66), ingezonden 20 september 2016 (Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 480) en Smaling (SP), ingezonden 20 september 2016 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 481)